

BELGISKE CYKELBYER

– cykelfremme for få midler

Ligesom i Holland cykler man rigtig meget i den nordlige flamsktalende del af Belgien. Her er man også stærke på udbygningen af supercykelstier, mens man i flere byer har valgt en anderledes tilgang til at få flere op på cyklen. Særligt de to byer Gent og Leuven har opnået rigtig gode resultater ved konsekvent at hindre gennemkørende biltrafik i bymidten. Der er tale om rigtig gode resultater til en moderat investering, noget mange danske byer kan indføre på tilsvarende vis.



AF TROELS ANDERSEN
mail@troels-andersen.dk



AF PABLO CELIS
Celis Consult
Pablo@celis.dk



AF NIELS HOÉ
Hoé 360 Consulting
Niels@hoe360consulting.dk

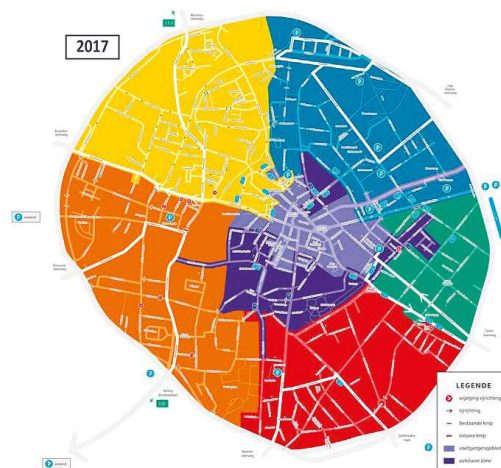
Vi ønskede at hente den nyeste viden om, hvordan man fremmer cykeltrafikken. Både i mange danske og hollandske byer bygger man fortsat ny højklasset cykelinfrastruktur. Spørgsmålet er imidlertid, hvordan man på kort tid kan opnå markante stigninger i cykeltrafikken uden nødvendigvis at foretage store og kostbare investeringer? Netop i tider med energikrise, ambitiøse CO₂-målsætninger og pressede budgetter har danske byer behov for denne type løsninger. Svaret ligger nok i de to belgiske byer Gent og Leuven.

Gent

Gent har 262.000 indbyggere, hvoraf de 67.000 er studerende. Byen har et fintmasket net af sporvogne. De har 2,6 cykler pr. husstand og cykler i alt 200.000 cykelture om dagen. Der er 353 kilometer cykelstier samt 42 cykelbroer og -tunneller. Til sammenligning er de tilsvarende tal for Odense 560 kilometer cykelstier og 190 cykelbroer og -tunneller. Trods næsten samme indbyggertal fylder Odense dobbelt så meget som Gent - derfor er en markant byfortætning afgørende. Byfortætning giver korte-

re afstande til alt og dermed et fysisk mindre vej- og stinet.

I 2017 etablerede Gent seks trafikøer i bymidten. De omslutes af en ringgade, som bilerne skal benytte, såfremt de skal imellem de forskellige trafikøer. På den måde er korte ture i bil meget besværlige,



Gent er opdelt i seks zoner, som biler ikke må passere, det vil sige trafikøer. Trafikøen håndhæves ved hjælp af videoovervågning med nummerpladegenkendelse. Kollektiv trafik og taxaer er undtaget restriktionerne.



HVAD ER EN TRAFIKØ?

”Trafikøer” er fællesbetegnelsen for virkemidler, der har til hensigt at reducere den gennemkørende trafik i byområder ved at opdele byen i mindre ”lukkede” zoner, hvor det kun er muligt at køre ind og ud af samme zone. Har man som trafikant ærinde i flere zoner, skal man i princippet anvende den til formålet etablerede ringvej for at komme fra én zone til en anden. Et princip for etablering af trafikøer fremgår af figur 1. Eksemplet er fra Gent i Belgien. Tiltaget med trafikøer er gennemført i en lang række byer i udlandet og et enkelt sted i Danmark. Aarhus Midtby har siden 1996 været indrettet som en ”trafikø” efter inspiration fra Groningen, Holland.

og flere vælger derfor gang, cykel og kollektiv trafik. Projektet omfattede 80 gader og 2.500 trafikskilte, der blev fjernet eller skiftet ud. Den gennemkørende biltrafik blev fjernet 14 steder i byen.

Biltrafikken i myldretiden er reduceret med 12 %. Biltrafikken ind og ud af bymidten i Gent faldt i gennemsnit med 17 % i myldretiderne, mens der i den centrale del af bymidten var tale om et fald på

37 %. Antallet af cyklister er steget med 25 %, og brugen af kollektiv trafik er steget med 28 %. Efter et år var luftforureningen i bymidten faldet med 18 %.

Mange af de gamle gader er lidt for smalle til dobbeltrettet trafik, og derfor er de i stort omfang ensrettede - cyklister undtaget. Nogle af disse gader er etableret med beige baner i begge vejsider til cyklisterne. Desuden er cykelgader lavet som et massetiltag – princippet er som herhjemme, bilerne skal blive bag cyklisterne. Desuden har en del gader påbudt 30 km/t, og cykelbokse anvendes i mange lysregulerede kryds.

Gent er desuden karakteristisk ved rigtig mange cykelunderføringer under veje. Det er ikke stitunneller, men åbne stier som er ført på flade ramper under større veje og typisk langs med en kanal.

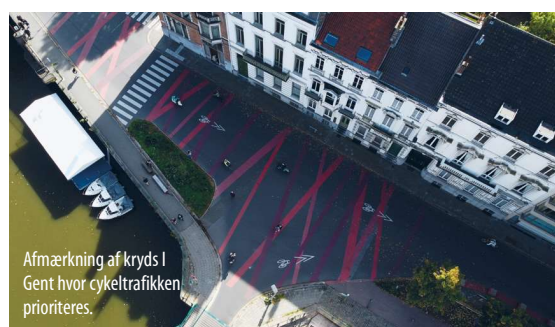
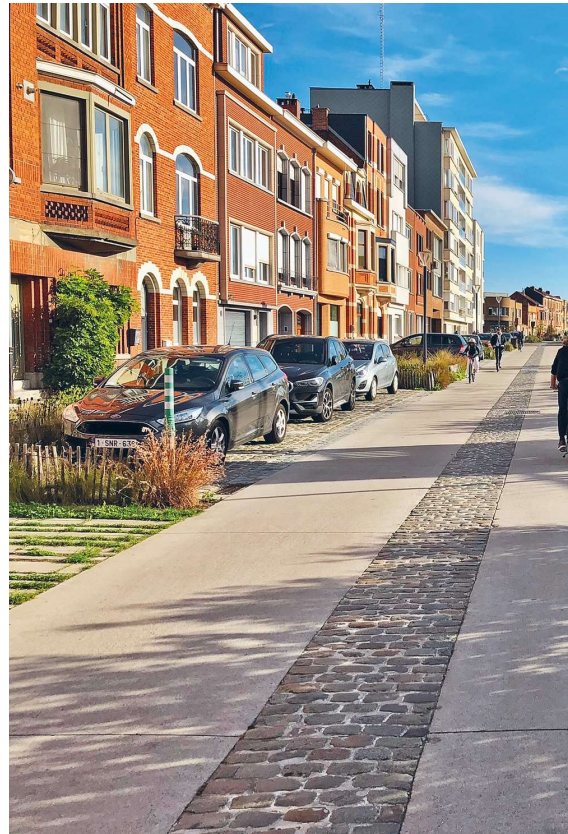
Der er fine cykelcentre både ved togstationerne, men også i bymidten hvor der

var taget fint hensyn til byens arkitektoniske udtryk, således at cykelcenterets indgang var skånsomt integreret i den gamle facade. Flere steder er dele af gaderne holdt bilfrie ved opsætning af stole, bænke, legepladser, betonklodser mv.

Udover de nævnte relativ nemme og prisoverkommelige tiltag med trafikøer, har Gent også etableret landemærket Louisa d'Havébrug, en bro for fodgængere og cyklister som blev bygget i 2020. Den er 374 meter lang og 4 meter bred. Stibroen giver en fin passage af floden Schelde og kan nærmest ses som Gents cykelslange, og den skal bidrage til at gøre Gent klimaneutral i 2050.

Samlet set er Gent en behagelig by for cyklister, fordi både biltrafikken og bilernes hastighed er reduceret til et niveau, som gør det trygt og sikkert at færdes alle steder. Og så er der god plads til at parkere cyklen alle steder i byen. Men allerede »

Der er mange stiunderføringer i Gent, som giver cyklisterne gode oplevelser.



første nat blev vores cykler forsøgt stjålet, selvom de var låst fast til hinanden og låst fast til et gelænder. Kigger man på de ret store cykellåse, som hænger på alle cyklerne i Gent, så er det indlysende, at cykeltverier åbenbart et ret udbredt problem.

Leuven

Leuven har 100.000 indbyggere og rigtig mange studerende - 65.000! Cykelandelen er 20 % i kommunen og 40 % i bymidten.

I Leuven blev der i 2016 etableret en tilsvarende cirkulationsplan med trafikører. Der er fem zoner, hvor biler må køre, samt en bilfri zone med gågader. Der er etableret mange vejlukninger og ensretninger med cyklister undtaget.

Samtidig er hele byen blevet én stor 30 km/t-zone, hvilket vil sige, at 370 kilo-

meter veje har fået en hastighedsgrænse på 30 km/t - og med ét blevet gjort cykelvenlige. På vigtige forbindelsesveje er der stadig mulighed for en hastighedsgrænse på 50 eller 70 km/t, men kun hvis der er etableret en cykelsti. Den maksimale hastighed i boligområder er i Leuven også begrænset til 20 km/t. 75 % af vejene i bymidten er cykeltgader.

Allerede efter det første år var cykeltrafikken i bymidten steget med 32 %, mens biltrafikken var faldet med 8 %. Passagererne med kollektiv trafik steg med 12 %. Luftforureningen faldt - nogle steder med 60 %.

Ved banegården er der etableret en flot cykelspiral, som tager cyklisterne op til en stibro over banen. Der er i alt 10.000 cykelparkeringspladser ved banegården fordelt på tre cykelcentre, hvoraf det se-



Stibroen Louisa d'Havbrug over floden Schelde i Gent.

neste netop er indviet. Desuden er der etableret et cykelparkeringscenter i bymidten. Der er også bycykelordning med el-ladcykler, som er placeret sammen med debilsparkering, så indbyggerne har en adgang til ladcykel.

Samlet set er Leuven et rigtig godt sted for cyklister. De er tydeligvis prioriteret over bilerne, som nu må køre der på cyklisternes præmisser. ●



Nyanlagt cykelgade på østsiden af Leuven Station.



I Leuven er der anlagt en midlertidig cykelbane, som også bruges som udendørs biograf i sommermånederne.

Ensrettet gade i Gent med beige cykelarealer.



Simple betonklodser på kanalbroerne reducerer adgangen for biler, men fastholder den attraktive smutvej for cyklister i Gent.

"F" er symbolet for de Belgiske supercykelstier.